



© JSWD Architekten + Planer BDA (Köln) - Atelier d'architecture Chaix & Morel et associés (Paris)

Urbanistische Zukunftsperspektiven: Stadtvergrößerung Richtung Südwesten

«On n'arrête pas le progrès»: Als kleine Metropole im Zentrum Europas wird die Stadt Luxemburg sich wohl oder übel weiter ausdehnen müssen, um den Anforderungen der Industrie, des Handels und einer stets wachsenden Einwohnerschaft gerecht zu werden. Während das Kirchberg-Plateau im Norden architektonisch so langsam an seine geographischen Grenzen stößt, entwickeln die Urbanisten seit Jahren konkrete Pläne in Richtung Südwesten, die auch schon so klangvolle Namen wie „Luxembourg Central“, „Porte de Hollerich“ oder „Ban de Gasperich“ ihr eigen nennen.

Satte 200 Hektar potenzielles Bauland liegen hier noch brach, was immerhin vier Prozent der Gesamtfläche der Stadt Luxemburg entspricht. Und das in unmittelbarer Nähe zum Zentrum, zum Autobahnnetz und zur Eisenbahn. Bereits in den Jahren 2004 und 2005 hat die Stadt Luxemburg zusammen mit anderen öffentlichen Partnern zwei europäische Wettbewerbe zur Neurbanisierung der „Porte de Hollerich“ und der direkt ans Bahnhofsviertel angrenzenden Parzellen organisiert, letzterer unter der vielleicht etwas übertriebenen – mit Anspielung auf New York! – Bezeichnung *Luxembourg-Central*.



Zukunftsmusik: Wie der Bahnhofplatz einmal aussehen könnte

„Luxembourg-Central“

Dieses im Augenblick noch ziemlich utopisch anmutende Projekt wurde bereits 2007 in einem *plan directeur* festgeschrieben. In einem Planungsgebiet von 27 Hektar soll Baurecht für insgesamt 366 000 qm oberirdische Bruttogeschossfläche mit einer lebendigen Mischung aus Büro-, Wohn- und Geschäftsraum rundum zahlreiche neu gestaltete öffentliche Räume und Plätze wie dem neuen, so genannten *Central Park* entstehen.

Konzipiert wurde es von den Kölner Büros *JSWD Architekten + Planer*, dem Pariser *Atelier d'architecture Chaix & Morel et associés* und dem Büro für Stadt und Verkehrsplanung BSV von Aix-la-Chapelle (Aachen), dem Kölner Club *L94 Land-*

schaftsArchitekten, der *Hensel Ingenieur GmbH* und der *BFT Cognos GmbH* (beide aus Kassel).

Zentraler Baustein in diesem acht Hektar großen „Park“ ist eine neue, gläserne Bahnhofshalle als Teil der Gleisdeckelung. Die bisher eher schwer erreichbaren Bahnsteige sollen über eine zentrale Verteilerebene oberhalb der Gleise optimal und bei Tageslicht erschlossen und die bisher vernachlässigte Ostseite des Bahnhofs gleichwertig an die angrenzenden Stadtviertel angebunden werden. Diese Erschließungsebene würde von etwa 6000 qm Einzelhandelsfläche und Gastronomiebetrieben flankiert werden.

Großformatige Öffnungen in der Deckelfläche sollen den Park als begrüntes Dach der Gleisanlagen an jeder Stelle des

Bahnhofs erfahrbar machen und eine unverwechselbare Atmosphäre schaffen. Durch die direkte Anbindung des Bahnhofs an die geplante Tramlinie, den neuen Busbahnhof und das sich ebenfalls unter dem Deckel befindende Parkhaus (Tiefgarage) werden sämtliche Umsteigebeziehungen und die gesamte Erschließung des neuen Stadtviertels optimiert.

An den Rändern der Gleisüberbauung sollen attraktive Baugrundstücke entstehen, deren direkte Lage an der Grünfläche sich sowohl für Wohn- als auch für Arbeitszwecke eignet. Geplant sind u.a. auch ein Hotel und ein Kinozentrum.

Der acht Hektar große *Central Park* soll einmal das neue, grüne Herz des Bahnhofsviertels werden. ▶





© Bureau d'architectes Teisen & Giesler sarl und F. Nicklas (Luxembourg) - BS+ Städtebau und Architektur (Frankfurt/Main) - Stadtland Wien (Wien)

„Porte de Hollerich“

Dieses Projekt des Luxemburger Architekturbüros *Teisen & Giesler* mit dem einheimischen Architekten Frank Nicklas, in Zusammenarbeit mit der Frankfurter BS + Städtebau und Architektur sowie der Wiener *Stadtland* und *Trafico* Verkehrsplanung könnte man folgendermaßen zusammenfassen:

- Bau eines neuen Bahnhofs, der so genannten „Gare périphérique de Cessange“ auf der Zuglinie Brüssel-Luxemburg-Straßburg am südwestlichen Stadtrand;
- Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems (Tramstrecke, Busbahnhof, usw.);
- Reorganisation der Bahninfrastruktur (Verlegung und Neubau von Gleisen);

- Reorganisation des Straßennetzes (Rückbau der Autobahn 4 zu einer urbanen Avenue);
- Neubau eines großstädtischen Boulevards mit hoher Dichte, gemischten Nutzungen und urbaner Architektur;
- Neue wirtschaftliche Infrastrukturen;
- Neues Freiraumsystem mit attraktiven Stadtparks, öffentlichen Räumen und Plätzen zur Vernetzung der Innenstadt mit dem Umland.

„Ban de Gasperich“

Der hauptstädtische Gemeinderat gab am 19. April 2010 grünes Licht für den ersten Teilbebauungsplan (*Plan d'Aménagement particulier*) auf dem *Ban de Gasperich* (Bruttobaulandfläche: 77,80 Hektar).

Der PAP sieht für die beiden ersten Lose im *Ban de Gasperich* sechshundert Wohnungen für etwa 1500 bis 2000 Einwohner, ein Hotel, Büros und Geschäfte vor – darunter auch ein Einkaufszentrum (mit *Auchan*) von insgesamt 80000 Quadratmetern. Bei der Erteilung der Baugenehmigungen müsse auf die Qualität der Wohnungen geachtet werden und es müsse wie geplant einen Anteil von zehn Prozent an erschwinglichem Wohnraum oder Sozialwohnungen geben, so die Stadtväter.





imedia

Ban de Gasperich

Zitat aus dem „Masterplan“ zum Ban de Gasperich von 2004: „Das heutige Landschaftsbild des Gebiets Ban de Gasperich wird sich durch die aufgezeigte Entwicklung vollständig verändern. Die flache, ausgeräumte, leicht geneigte Agrarlandschaft wird in einen urbanen, hoch verdichteten Stadtteil metropolitanen Zuschnitts transformiert. Der Anteil der Freiräume wird bei einer baulichen Ausnutzung bis über 200% der Bebauungsflächen und sehr großen Verkehrsflächen stark reduziert werden. Agrarisch geprägte Landschaften werden vollständig verschwinden und durch eine urbane Ersatznatur ausgetauscht. Diese hohe bauliche Verdichtung des neuen Stadtgebietes verlangt einen

sehr disziplinierten Umgang mit den Außenräumen. Eine übergeordnete ganzheitliche Landschaftsarchitektur und Außenraumgestaltung wird das Erscheinungsbild, die Qualität, die Atmosphäre und das Image des neuen Quartiers bestimmen.“

Wann die ersten Bagger zur Realisierung der „Porte de Hollerich“ oder von „Luxembourg-Central“ anrücken werden, weiß angesichts der prekären Finanzlage von Stadt und Staat im Augenblick kein Mensch.

Zukunftsmusik

Wie dem auch sei: Wann die ersten Bagger zur Realisierung der „Porte de Hollerich“ oder von „Luxembourg-Central“ anrücken werden, weiß angesichts der prekären Finanzlage von Stadt und Staat im Augenblick kein Mensch. Die verantwortlichen Stadtväter bleiben jedenfalls in ihrer Einschätzung sehr vage und reden von 2020 oder gar 2030. Auf dem Ban de Gasperich wird es zweifellos, nicht zuletzt dank privater Promotoren, schneller vorangehen. Denn der ist jetzt schon, wie unsere Luftaufnahme zeigt, eine potenzielle Baustelle.

René Clesse

„Luxembourg-Central“: Geplante Parkrandbebauung

